

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 15.8.2024

Datum	5.8.2024	Uhrzeit:	Gegen 14:15 lokal
Land	DE	Fluggelände	Nebelhorn, Bayern
Pilot	61 Jahre, B-Schein, Lizenz seit 2012. Vielflieger, jahrelange Hochleister-Erfahrung, sehr gebietskundig		
Gerät GS <input checked="" type="checkbox"/> HG <input type="checkbox"/>	Ozone Photon L, EN C, Stückprüfung 5/2024	Prüfstelle	FFVL Aerotest
Gewichtsbereich	100-115 kg	Startgewicht des Piloten	unbekannt
Gurtzeug	Independence Logo Pro, Sitzgurtzeug	Rettungsgerät	Independence Annular Evo 22
Verletzungen Pilot	tödlich	Verletzungen Passagier	-

Am frühen Nachmittag des 5.8.2024 war es am Nebelhorn/Oberallgäu zu einem tödlichen Gleitschirmunfall gekommen. Ein Pilot war nach einem hangnahen seitlichen Einklapper in einer Drehbewegung in den felsdurchsetzten Steilhang gestürzt und hatte sich dabei tödliche Verletzungen zugezogen.

Wind und Wetter

Flugwetteranalyse für den 05.08.2024 - 14:15 Uhr, Nebelhorn

15.08.2024



Wetterlage:

Am 05.08.2024 beeinflussten anfangs noch Störungsreste mit feuchter Luft und vielen tiefbasigen Wolken die Nordalpen. In der Unfallregion (Allgäu, im Westen Österreichs) setzte im Tagesverlauf Wetterbesserung, mit zunehmenden Auflockerungen ein.

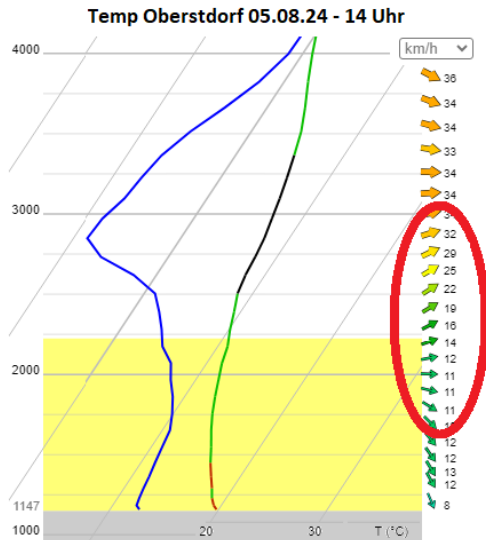
Bewölkung:

Während der Unfallzeit (14:15 Uhr) lag die Wolkenbasis um 2000mNN, um die Bergkämme waberten teils noch etliche Quellwolken. Zusätzlich schirmten noch etliche Cirrus-Wolken die Einstrahlung etwas ab.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 15.8.2024

Thermik und Wind:

Die Thermik war durch die anfangs starke Quellwolken-Abschattung und die nachmittags noch deutliche Cirrus-Abschirmung nur schwach. Auf Grathöhe (Messwert Nebelhorn 2224mNN) wehte zum Unfallzeitpunkt ein schwacher SW-Wind, mit einzelnen Böen um 20 Km/h aus SW. Erst deutlich unterhalb der Basishöhe wehte der Wind überwiegend schwach aus W/NW.



Fazit:

Prinzipiell war der 05.08.24 in der Unfallregion nachmittags ein unproblematischer Tag mit zunehmender Wetterbesserung. Die Thermik/Thermikturbulenz und die Talwinde waren meist unproblematisch, einzig der Höhenwind wehte noch auflebend aus SW.

Damit ist es als wahrscheinlich anzusehen, dass der Unfallpilot auf seinem Flugweg sehr nahe am Relief des Schattenberggrates von einer Lee-Turbulenz aus SW getroffen wurde, die seinen Schirm einklappte und zu einem Spiralsturz führte.

Quelle: www.Meteo-Parapente.com

Eschwege, den 15.08.2024
Volker Schwaniz

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 15.8.2024

Unfallablauf

Nach dem Start am Zeigersattel (Hauptstartplatz am Nebelhorn) soarte der Pilot, mit einigen anderen, entlang der Nordseite des Schattenberg-Grates etwas unterhalb der Grathöhe im Hangaufwind. Anderen Piloten fiel auf, dass der 61-Jährige auffällig nah am Gelände flog („genau der Kontur des Hangs entlang“). Die Flugbedingungen wurden als insgesamt nicht besonders turbulent beschrieben. Im schwachen Hangaufwind eingelagert gab es immer wieder kurze, aber spürbare Turbulenzen. Die meisten Piloten hielten wahrscheinlich deshalb einen größeren Abstand vom Hang als der Verunglückte. Es wurde dann beobachtet, dass in einer Einbuchtung des Grates und der Nordflanke des Schattenberges der Gleitschirm des Piloten auf der rechten, hang-zugewandten Seite großflächig einklappte. Dieser flog zu dem Zeitpunkt von West nach Ost, Richtung Nebelhorn Bergstation.

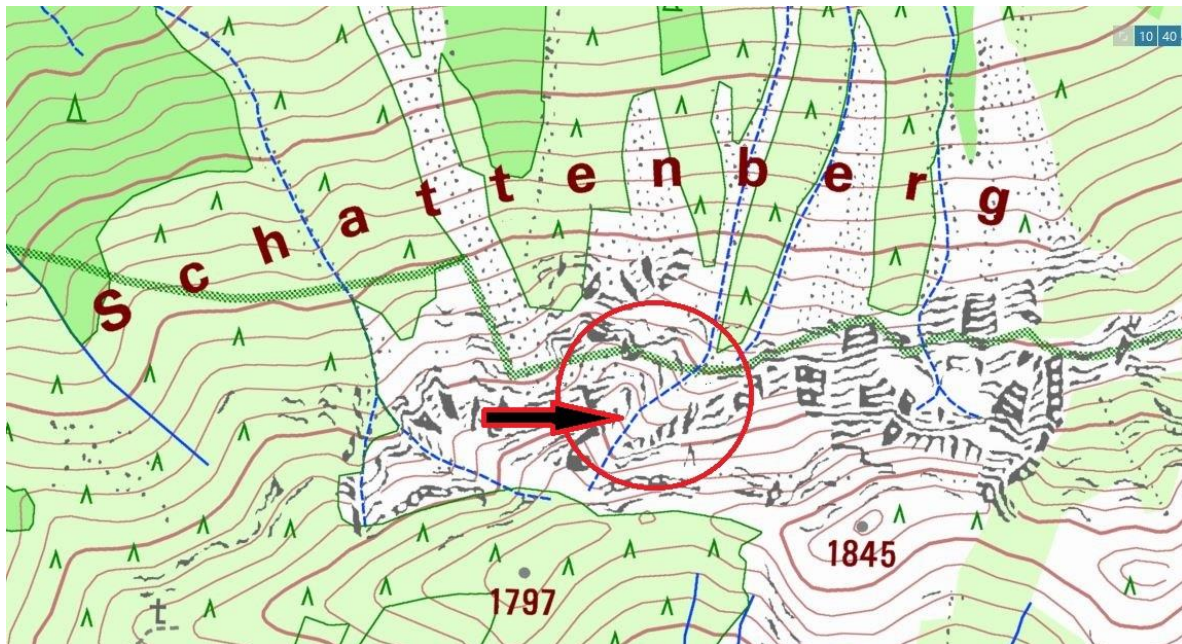


Abbildung: Im roten Kreis die Unfallstelle in einer Einbuchtung des Grates und der Nordflanke des Schattenberges. Der Pfeil zeigt die Flugrichtung des Piloten.

Zeugen haben nach dem Klapper eine sofortige und schnelle Drehung in Richtung der eingeklappten Seite, also Richtung Hang, beobachtet, mit anhaltender Rotation (Spiralsturz). Über die Anzahl der Umdrehungen in dem Spiralsturz gibt es unterschiedliche Angaben von den Zeugen (1 bis 3 Umdrehungen) In der vollen Rotation erfolgte der Aufprall des Piloten in der felsdurchsetzten Nordflanke des Schattenberges. Nach dem Aufprall stürzte der Pilot noch weitere 50-100 m den Steilhang hinunter. Er erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Unfalluntersuchung

Flugausrüstung

Die Flugausrüstung konnte bei der Polizeiinspektion Sonthofen in Augenschein genommen werden.

Gleitschirm

Neuwertiger Ozone Photon L, Stückprüfung 31.5.2024. Durch Absturz und Bergungsmaßnahmen stark beschädigt. Der verunglückte Pilot wurde vom Rettungsteam ohne Steuergriffe in den Händen aufgefunden.

Gurtzeug

Der Pilot flog ein stark gebrauchtes Independence Logo Pro Sitzgurtzeug.

Unfallbericht des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbandes e.V. (DHV) vom 15.8.2024

Rettungsgerät

Der Rettungsschirm (Independence Annular Evo 22) war aus dem Gurtzeug-Container und aus dem Innencontainer ausgelöst. Der Innencontainer lag in direkter Nähe des Piloten, der Rettungsschirm war noch teils gefaltet. Die V-Leine des Gurtzeugs war noch in ihrer Abdeckung, hatte keinen Zug erfahren. Am Innencontainer befanden sich frische Schmutz-Anhaftungen und kleine Beschädigungen (Löcher). Dies weist darauf hin, dass der Innencontainer unter Last mit dem felsigen und erdigen Boden Kontakt hatte und sich nicht vor dem Aufprall (durch aktives Auslösen durch den Piloten) vom Retter gelöst hatte. Spuren am Gurtzeug-Container und am Retter-Griff deuten darauf hin, dass der Griff wahrscheinlich durch Verhängen/Schleifen/ an der Bodenstruktur nach dem Aufprall ausgelöst wurde. Ein aktives Auslösen des Retters durch den Piloten, unmittelbar vor dem Aufprall (ohne Ablösung des Innencontainers vom Retter) ist jedoch auch ein mögliches Szenario.

Vario/GPS

Es wurde eine Neopren Vario-Halterung am Gurtzeug gefunden. Ein Vario aber nicht. Entweder hatte der Pilot kein Variometer bei dem Flug mitgeführt oder dies war nach dem Aufprall verloren gegangen.

Helm

Halbschalen-Helm, nicht näher zu identifizieren.

Unfallablauf

Der Einklapper des Gleitschirms wurde vermutlich durch hangnahe Turbulenzen verursacht. Die Meteo-Analyse sieht die wahrscheinliche Ursache dafür in einem Überschwappen des südwestlichen Höhenwindes auf die Nordseite des Schattenberges.

Der Pilot flog zwar nah am Hang, hatte aber wegen der Steilheit des Geländes relativ viel Höhe über Grund. Deshalb konnte sich der Spiralsturz über mindestens eine Umdrehung entwickeln. Der Pilot machte wahrscheinlich keinen Versuch den Rettungsschirm auszulösen, das ergibt sich aus dem Zustand von Retter und Innencontainer.

Unklar ist, ob der Pilot bei dem hangnahen Soaring mit den Bremsen steuerte oder mit den B-Handles.

Sicherheitshinweise

Störungen (Klapper, Durchsacken) beim hangnahen Fliegen sind eine häufige Unfallursache. Den Piloten bleibt oft nicht genug Zeit und Luftraum, um angemessen zu reagieren. Auch an einem eigentlich im Luv befindlichen Hang können sich im Bereich von Einbuchtungen, hinter Geländekanten oder Vorsprüngen, kleinräumige Leebereiche ausbilden, die nicht erkannt werden und den Piloten überraschen.

Die grundsätzliche Empfehlung ist deshalb, einen Hangabstand von mindestens ca. 50 Meter einzuhalten. Je „unfreundlicher“ der Untergrund des Hanges (alpines Steilgelände, Felsen, Steine, etc.), desto größer sollte der Sicherheitsabstand sein. Pilotinnen und Piloten sollten beim Fliegen am Hang regelmäßig checken, ob sie genügend Spielraum für das Handling eines größeren Klappers, mit Höhenverlust, Wegdrehen, Wieder-Öffnen, hätten oder ob der Hangabstand dafür zu gering ist.

Gmund, 15.8.2024

Karl Slezak

DHV-Referat Sicherheit und Technik